

GILROY, P. Driving while black. In: MILLER, Daniel (ed.). Car Cultures. New York/Oxford: Berg, 2001, p. 81-104.

“Dirigindo enquanto negro”¹

Paul Gilroy²

“Uma das primeiras coisas que fiz com meu dinheiro foi comprar um carro pra mim, um Cutlass Supreme 1977, quatro portas, que eu consegui com um dos amigos de Compton (Califórnia) por trezentos dólares. Ele não andava porra nenhuma, e toda vez que você pisava no freio, podia ouvi-lo chiando como uma cadela no cio, mas eu adorava as linhas daquele carro e a minha aparência sentado atrás do volante...”

Snoop Dogg

Observando de fora, os fluxos do tráfego e suas regulamentações são, claramente, um tipo determinado de ordem social, no entanto, o que é experienciado dentro dele – no ambiente climatizado e na música interna das suas janelas envidraçadas – é movimento, escolha de direção, a busca de autodeterminação para fins privados. Todas as outras gaiolas estão se movendo, de maneiras comparáveis, mas para seus próprios fins particulares diferentes. Elas não são tanto outras pessoas, em qualquer sentido completo, mas outras unidades que sinalizam e são sinalizadas, de modo que as mobilidades particulares possam prosseguir com segurança e, relativamente, sem obstáculos. E se tudo isso é visto de fora como algo profundamente determinado ou, em algum olhar abrangente, como desumanizado, não é de forma alguma como se sente dentro da concha, com as pessoas com quem você quer estar indo para onde você quer ir.

Raymond Williams

O século vinte foi o século dos automóveis, da automobilidade e da motorização em massa. O comércio de veículos automotores constitui um núcleo do capitalismo de consumo superaquecido, descontrolado e insustentável, mas o impacto da cultura automobilística se estende muito além desses processos comerciais dinâmicos. Em todos os lugares, as cidades e a interação entre as pessoas foram completamente transformadas. Padrões novos e prejudiciais criados pela motorização alteraram profundamente a economia política da vida cotidiana. Em um mundo acelerado, recentemente iluminado pela eletricidade, os carros poderiam aparecer recorrentemente como símbolos preeminentes de poder e

¹ Traduzido por Marcelo de Tróia, doutor em Cultura e Sociedade, coordenador na linha de pesquisa Corpos, Cidades e Territorialidades Dissidentes do Núcleo de Pesquisa e Extensão em Culturas, Gêneros e Sexualidades (NuCuS) do Instituto de Humanidades, Artes e Ciências Professor Milton Santos (IHAC) da Universidade Federal da Bahia (UFBA). E-mail: troimarcelo@gmail.com. Agradeço ao professor Paul Gilroy, a autorização para a tradução desse texto.

² Professor de Humanidades na University College London – UCL.

prestígio. Eles eram manifestações de riqueza, bem como elementos de autonomia pessoal totalmente sem precedentes. Usá-los estabeleceu critérios potentes para beleza, prestígio e estilo; ritualizou a entrada na vida adulta; e afetou as psicologias de gênero e geração. Os automóveis transformaram o significado e a experiência da propriedade em relação ao tempo e ao valor.

É significativo que essas máquinas que, provavelmente, são as mercadorias mais destrutivas e sedutoras ao nosso redor, eram originalmente brinquedos de homens ricos. Os prazeres que elas ofereciam logo as levaram além de seu público original e, à medida que os preços caíam bruscamente, os carros e suas culturas forneciam uma deixa para reordenar e reorganizar as relações sociais – mesmo aquelas constituídas através e ao redor das divisões mortais de "raça" e suas hierarquias.

Dado o impacto marcante do automóvel, há surpreendentemente poucas discussões sobre ele nas histórias das culturas vernáculas negras atlânticas e afro-americanas, mentalidades políticas e aspirações de liberdade. O automóvel e as relações sociais e culturais que ele criou e reforçou são — como em muitas ciências sociais do século XX, mesmo naqueles estudos especializados que pretendem abordar o espaço, a cultura pública e a vida urbana — rapidamente deixados de lado, naturalizados ou simplesmente ignorados. Este capítulo pode provocar agitação, mas seu objetivo é mais uma reflexão sobre essas múltiplas oportunidades perdidas. Ele analisa a associação excepcionalmente intensa de carros e liberdade na cultura negra e sugere, primeiro, que o automóvel é uma questão maior do que os historiadores do vernáculo negro e da vida social subalterna deixaram que fosse. Em segundo lugar, ele argumenta que levar em conta os carros na vida das comunidades negras e analisar suas esperanças políticas e econômicas mais amplas tornou-se inevitável, porque uma avaliação de como esses grupos responderam e participaram da cultura de consumo é agora imperativa. Tendo enfrentado esse dever, este texto pergunta se novas percepções podem ser deduzidas de uma melhor compreensão dos pontos “sintomáticos” especiais em que os carros adquiriram uma importância muito além de seus valores político materiais e até mesmo simbólicos.

Uma pista interessante para o quebra-cabeça que esses sintomas produzem está no fato de que a linguagem popular dos afro-americanos ainda se refere aos

carros como “whips” (chicotes)³. Lembranças profundamente reprimidas e fragmentadas do passado escravagista podem estar silenciosamente ativas aqui, sustentando os padrões de comportamento de mercado, às vezes ostensivos e até excessivos, associados ao consumismo negro em geral e, em particular, ao amor afro-americano por automóveis⁴. Os dados sobre o comportamento do consumidor afro-americano são contraditórios e ainda não foram submetidos a uma periodização histórica detalhada (Dusenberry, 1949; Weems, 1994; Molnar e Lamont, no prelo)⁵. Portanto, sugiro provisoriamente essa hipótese, como um não motorista confuso que ficou perplexo com as relações sociais distintas produzidas nos EUA pela extensa manipulação corporativa e governamental do mercado global de petróleo, pelo poder de lobby das empresas petrolíferas e dos fabricantes de automóveis contra o transporte público e pela capacidade dos fabricantes de automóveis de se dirigirem aos seus consumidores negros por meio de uma curiosa mistura de retóricas separatistas e nacionalistas negras com os temas rotineiros do utopismo automotivo americano (Nadis e MacKenzie, 1993; Kay, 1997).

A busca de um ângulo crítico sobre as culturas automotivas afro-americanas não significa que eu minimize a pobreza relativa dos afro-americanos e o enraizamento de sua segregação contínua, nem que eu ignore as divisões de classe dentro de suas comunidades, nem minimize a força autoritária da rígida obrigação americana de dirigir e levar uma vida motorizada. Esses fatores importantes tornam o enigma do consumismo afro-americano ainda mais profundo. Portanto, é importante ressaltar que esta especulação ecopolítica sobre aspectos do consumo afro-americano não pretende nem aspira a ser uma análise do comportamento do consumidor afro-americano como um todo. Minhas

³ Devo agradecer a Radiclan Clytus pela informação de que isso parece ser uma abreviação das frases “whip n’ ride” ou “whippin’ ride”. N.T.: em português, algo como “passeio rápido”. “The Whip” é também o nome dado a um brinquedo de parque de diversões, no qual uma cadeira com rodas é amarrada a um carrossel que gira com as pessoas que nele brincam. Radiclan Clytus é professor assistente de inglês e estudos americanos na Brown University.

⁴ Quando a Buick quis aumentar as vendas de seu modelo de luxo Park Avenue para as minorias, ela percebeu que os afro-americanos frequentemente tinham taxas mais baixas de propriedade de imóveis, entretanto, tinham mais dinheiro disponível do que os brancos com níveis de renda semelhantes. A empresa descobriu que afro-americanos ricos estavam sendo ignorados como possíveis compradores do Park Avenue simplesmente porque sua condição de locatários não se encaixava no perfil de comprador tradicional... “Muitas empresas falam da boca para fora sobre a segmentação de grupos minoritários”, diz Patrick Harrison, gerente da linha de marketing da Buick. “Mas queríamos que nossos revendedores Buick desenvolvessem um relacionamento pessoal com os afro-americanos. E foi assim que descobrimos uma maneira de trazer as minorias para nossas concessionárias” (Weiss, 2000, p. 96-7).

⁵ N.T.: O texto foi publicado: LAMONT, M., MOLNÁR, V. *The study of boundaries in the social sciences*. Annual Review of Sociology, 28, 167–195, 2002. <https://doi.org/10.1146/annurev.soc.28.110601.141107>.

preocupações são de ordem diferente e mais restrita, e posso esclarecê-las imediatamente admitindo que foram provocadas não apenas por minha aversão ao aparente triunfo do consumismo antipolítico e assertivamente imoral na cultura popular negra, mas também pelas difíceis percepções de Adorno sobre os profundos processos culturais pelos quais “o triunfo da montagem de quilometragem apazigua ritualmente o medo do fugitivo” (Adorno, 1974, p. 102).

Pelo que sabemos, Adorno pode ter sido nostálgico pelas fases iniciais do “automobilismo” quando os “motorizados” precisavam seguir o homem da “bandeira vermelha” e quando não eram permitidos exceder as quatro milhas por hora nas vias públicas⁶. Observando os EUA pelas lentes de sua vida de exilado na Califórnia, ele viu o lugar normativo das caminhadas começar a desaparecer e a era liberal, que poderia ser definida pelo ritmo do passeio burguês, ser substituída por um ritmo completamente diferente, proporcionado em grande parte pelo uso indiscriminado do carro particular.

Lutando com esses problemas difíceis no período anterior à visão familiar dos corredores nas cidades e seus subúrbios, Adorno observou algumas das maneiras pelas quais o distúrbio criado pela corrida na rua poderia testemunhar não apenas o passado, os terrores primordiais de nossa espécie, mas a vulnerabilidade contínua da humanidade frágil em ambientes urbanos mais severos que se tornaram inóspitos a ponto do hábito da caminhada ter morrido por lá. Qualquer terror residual poderia ser dominado de forma eficaz “desviando-o do próprio corpo e, ao mesmo tempo, superando-o sem esforço” no que eram então os cultos emergentes da velocidade e do esporte. Isso, por sua vez, parece sugerir que o automóvel destrutivo e seus indubitáveis prazeres podem ser compreendidos no cenário histórico fornecido pelas tradições de voo, inquietação e mobilidade que caracterizaram a sociedade americana em sua transição para a automotividade em massa e as novas concepções de velocidade e espaço que dela derivaram.

As observações enigmáticas de Adorno também podem ser empregadas para refletir sobre as respostas específicas dos afro-americanos, cujas histórias de confinamento e trabalho forçado devem ter dado a eles uma receptividade adicional aos prazeres da autonomia como meio de fuga, transcendência e talvez até

⁶ N.T.: Devido aos riscos que os automóveis representavam, na Inglaterra do final do século XIX, foi promulgada a *Red Flag Law* (Lei da Bandeira Vermelha) que obrigava os automóveis a circularem na velocidade máxima de 6,4 km/h e com uma pessoa sempre a frente do automóvel.

resistência. No entanto, devo repetir que essa consideração provisória dos carros dentro da estrutura mais ampla da política racial dos Estados Unidos não é um meio de apresentar os negros norte-americanos como vítimas especiais do consumismo. Em vez disso, ela levanta a possibilidade provocativa de que sua história distinta de falta de propriedade e privação material os tenham inclinado a um investimento desproporcional em formas específicas de propriedade que são publicamente visíveis e no status ao qual corresponde.

O automóvel aparece, então, no centro das complexas negociações dos Estados Unidos com suas próprias codificações raciais absurdas. As culturas automobilísticas afro-americanas podem certamente significar que os roteiros oficiais de domesticidade respeitável e gratificação adiada foram rejeitados e, ao mesmo tempo, sugerem que esse sonho já está sendo superado, ultrapassado, por desejos mais poderosos e imprudentes que podem ser examinados por meio da predisposição ao que a literatura de marketing chama de “compra por status”. Não há dúvida de que os carros, que são menos fáceis de falsificar do que relógios, roupas e malas de marcas similares, estão agora no centro das culturas de compensação com as quais alguns negros americanos têm aliviado as feridas crônicas da hierarquia racializada.

Precisamos ser capazes de entender os padrões fracos e decadentes de resistência ou luta que estão sendo articulados aqui. No entanto, também seria errado ignorar a possibilidade de que os mesmos gestos extravagantes de repúdio às regulamentações informais da corrente dominante codificada por cores estejam sendo combinados com outros fatores. Sua negatividade fugaz trai um desejo semi-transgressivo de participar do carnaval da abundância americana como participantes plenos de modo que o racismo poderia ser negado. A acomodação e subordinação ao poder são realizadas por outro anseio relacionado: uma vontade passiva de triunfar no jogo do consumismo e de fazer com que a cidadania pelo consumo e as identificações com a marca ofusquem as formas meramente políticas de pertencimento promovidas por governos e programas políticos. Ao garantir esse triunfo para o capitalismo, o poder totêmico e sublime do automóvel exige uma nova consideração das maneiras pelas quais a resistência e a renúncia dos interesses políticos da população negra devem ser entendidas e avaliadas.

O ponto de vista determinantemente crítico delineado aqui é oferecido como um caminho para uma história política mais determinada das culturas automotivas do que a disponível atualmente. Ele pergunta, por exemplo, se uma discussão hostil sobre os carros e suas culturas pode ser empregada para ajudar a esclarecer e talvez repensar a própria natureza das formações políticas negras nesse estágio pós-colonial fundamental de seu desenvolvimento planetário. Isso não se deve apenas ao fato de que uma avaliação crítica dos carros e da cultura automobilística pode gerar perguntas difíceis, mas produtivas, sobre as noções de progresso, desenvolvimento, crescimento, riqueza e prosperidade e sua relação com os incontestáveis e aparentemente invulneráveis capitalismo industrial, pós-industrial e comercial. As questões centrais entram em foco quando lembramos que, embora os automóveis sejam fenômenos globais, o acesso a eles está longe de ser universal. Quando os carros estão disponíveis apenas em quantidades limitadas e continuam sendo um artigo de luxo, um grande, barulhento e poluente símbolo de relativa prosperidade, eles serão insuficientes para orquestrar uma cultura automobilística ou estimular a antissocialidade maligna do que devemos chamar de civilização baseada em carros. No entanto, quando saturam as relações sociais e econômicas, deformando a ideia de bem público no processo, mesmo entre as populações minoritárias, a automobilidade pode apresentar problemas fundamentais de solidariedade e conexão translocal⁷. Esse é um perigo especialmente grave para as comunidades negras que não podem ser confinadas localmente e que precisam buscar novas formas de se tornarem presentes umas às outras em meio ao fermento tecnocultural da era da informação.

Veremos daqui a pouco que, entre os negros de muitas partes do mundo, o carro e suas atitudes em relação a ele proporcionam testes complicados da cultura do consumo e do poder de despolitizar, desorientar e mistificar. A análise do uso do carro pode iluminar a imposição tácita do espaço segregado que é uma característica crescente da vida metropolitana dentro e fora dos EUA. A automobilidade também ajuda a mostrar as linhas cada vez mais profundas da divisão de classes dentro das comunidades racializadas que agora são tudo menos

⁷ N.T.: o conceito de translocalidade foi desenvolvido pelo antropólogo indiano Arjun Appadurai e enfatiza o caráter dinâmico, relacional e transgressivo da modalidade contemporânea de experienciar e pensar o local. C.f.: APPADURAI, Arjun. *Modernity at large: Cultural dimensions of globalization*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 1996.

espontaneamente homogêneas ou unificadas⁸. Acompanhar as mudanças de atitudes em relação ao carro, em tempos bons e ruins, recessão e expansão, ressurgimento e derrota, também pode ser instrutivo. O carro particular é um índice de hegemonia. Os fracassos do transporte público confirmam e consolidam o apelo de soluções radicalmente individualistas e comunicam a derrota geral da ideia de bem público. Visto dessa forma, o automóvel é muito mais do que um mero produto, uma mercadoria inerte ou uma peça neutra de tecnologia inocente. Ele adquire uma força especial e se torna um ator social e político que molda os mundos industriais e desindustrializados pelos quais se move, mesmo quando causa danos a eles e a nós.

Quero ir ainda mais longe e argumentar que o poder do carro pode ser usado para iluminar alguns aspectos negligenciados das lutas pela liberdade dos negros no século XX. Esses movimentos sociais eram liderados por pessoas que tinham ótimas razões para temer as restrições envolvidas em ficarem presas a um lugar e que, como veremos, eram especialmente atraídas pelo fascínio da velocidade, da autonomia e do transporte privatizado, independentemente de sua atração pelo automóvel como um emblema sugestivo de riqueza e status. O entusiasmo pelo carro e a conseqüente incapacidade de enxergar além do parabrisa revelam como esses movimentos e suas concepções de liberdade foram transformados, comprometidos, distraídos e desviados. Hoje, eles ajudaram a nos levar a um ponto histórico em que a negritude pode facilmente se tornar menos um índice de dor, resistência ou solidariedade em face da desigualdade persistente e sistemática, mas uma “opção” de estilo de vida mais levemente exótica, conferida pela alquimia multicultural de mercadorias de marca pesada e as identidades “étnicas” carimbadas que aparentemente combinam com elas. Sob essa perspectiva, a liberdade geralmente implica pouco mais do que ganhar uma oportunidade há muito negada de fazer compras nos mesmos termos que outros cidadãos mais privilegiados, mais acima na escada instável da hierarquia racial. Em outras palavras, parece que uma medida significativa de respeito e

⁸ O ilustre intelectual público da América Negra, Cornel West, admite isso em seu livro *Race Matters* (1993): ele descreve como deixou seu carro “elegantíssimo” em um estacionamento seguro antes de subir a cidade até o East Harlem para tirar uma foto. O desejo de acesso livre aos táxis de Manhattan é uma característica recorrente de grande parte do discurso produzido recentemente para comunicar a dor e a injúria do racismo norte-americano. A verdadeira força avassaladora da cena primordial em que a viagem de táxi é negada pelo leviatã da supremacia branca só pode ser apreciada, eu sugiro, no contexto do romance da automobilidade. A ideia de que o transporte público poderia ser uma alternativa nunca é considerada.

reconhecimento capaz de mediar ou reverter os efeitos da subordinação pode agora ser simplesmente comprada ou, pelo menos, simulada. Os efeitos sociais desejados devem ser conferidos aos compradores por meio de objetos que eles possuem, usam ou exibem. Aos seus próprios olhos, e talvez também aos olhos dos outros, essas pessoas subordinadas se tornam diferentes nesse ponto de visibilidade da marca. Além da funcionalidade, do valor de uso e de toda a metafísica da utilidade (Baudrillard, 1981, especialmente o capítulo 7), esses usuários se situam em um campo entre dois polos. O primeiro podemos chamar de rebelião do comprador: aqui o valor “oficial” dado a esses prêmios por um mundo de trabalho e salários é supostamente alterado ou, pelo menos, ironicamente analisado em uma contra-axiologia⁹ que pode se tornar bastante elaborada. A segunda posição, definida de forma mais óbvia pelo humor de indivíduos ansiosos que querem responder ao impacto do racismo em suas vidas comprando em vez de deixar de comprar, e aceitam esses objetos como um meio de parecerem mais ricos, mais orgulhosos e, portanto, mais respeitáveis. Ambas as respostas produziram estratégias de alto risco em que se aceita a ligação entre mercadorias e identidades. Não é apenas o fato de que as formas de atenção resultantes podem liberar uma inveja violenta e agravar os ódios mesquinhos de um mundo violentamente segregado. O historiador David Nye apontou algumas das consequências trágicas que podem ocorrer quando esse vínculo íntimo e transitório é transferido para o mundo da automotividade: “na medida em que o comprador investia um significado pessoal em um carro, sua obsolescência sublinhava o quanto o senso de identidade pode ser instável quando sustentado pelo consumo” (Nye, 1998, p. 182).

Com essas hipóteses em mente, deve ser mais fácil perceber que o carro e sua adoração condensam todas as dificuldades morais e políticas do consumismo em formas puras e potentes. Alguns dos aspectos libertários do uso de carros pelos afro-americanos foram revelados, por exemplo, nas impressionantes memórias de bell hooks sobre sua infância nos tempos da lei Jim Crow. Quando os direitos civis chegaram à zona rural de Kentucky, a liberdade de viajar com rapidez e estilo com pessoas de sua própria escolha foi investida de uma forte carga democrática e

⁹ N.T.: A axiologia é um campo da filosofia que se dedica ao estudo dos valores, principalmente no que diz respeito aos valores morais e estéticos. Assim, uma “contra-axiologia”, sugerida por Gilroy, poderia ser interpretada como um sistema ou conjunto de ideias que desafia ou rejeita essas classificações tradicionais de valores, propondo uma visão contrária ou alternativa.

contracultural na fase de transição entre o fim da segregação do ensino médio na adolescência até a nova vida: Estamos procurando por nós mesmos além do sinal da raça. A natureza é o único lugar para onde podemos ir quando a questão racial nos deixa. Podemos sair com esse carro... A princípio, não tenho certeza se quero atravessar os trilhos para ficar de bem com uma garota branca, mas o cheiro do carro me seduz. Seus assentos de couro, a madeira de verdade no painel, o metal brilhante e tão claro que parece vidro - como um espelho, ele se atreve a ultrapassar a raça para pegar a estrada e encontrar a nós mesmos - encontrar os lugares secretos dentro de nós onde não existe raça (hooks, 1997). Essa história de transgressão precisa ser reconhecida, mas, do meu ponto de vista, ela representa a vitória da cultura automobilística. Antes, quero afirmar que esses efeitos poderosos devem ser secundários em relação à nossa compreensão das consequências destrutivas e corrosivas da automotividade e da motorização.

Parte da explicação para esses padrões perturbadores está no fato de que os afro-americanos participaram da revolução automobilística desde o seu início. À medida que o século XX se desenrolava, os movimentos de libertação dos negros dos Estados Unidos se engajaram no que pode ser chamado de poética do trânsito em vários padrões distintos, mas as viagens dos ex-escravizados e de seus descendentes mais recentes para a terra prometida sem hierarquia racial sempre seriam feitas a pé ou, quando isso não fosse possível, em trens da liberdade ou mesmo em ônibus sem segregação. '*People get ready, there's a train coming*' e '*Stop That Train*' foram os gritos de Curtis Mayfield e Peter Tosh, que descansem em paz. Os Jbs, banda de James Brown, viajavam de monotrilha¹⁰, não de limusine. Todas essas locomotivas estavam em uma ferrovia de superfície: um símbolo barulhento, visível e poderoso que revertia - evocava com - a potência imperial das tecnologias industriais às quais a supremacia branca e suas liberdades características eram articuladas. Houston A. Baker Jr. (1984) desvendou alguns dos emaranhados interpretativos apresentados por esses trilhos de trem "tradicionais", apitos de trem e pontos de cruzamento e o mundo do trabalho forçado do qual eles se originaram. A preparação corajosa e *volkish*¹¹ para ser apenas '*a headlight on a north-bound*

¹⁰ N.T.: Monotrilha aqui não é o monotrilha como conhecemos hoje, mas se refere a uma ferrovia na qual a via é composta por um único trilho.

¹¹ N.T.: O termo "volkish" remete ao movimento "völkisch" que surgiu na Alemanha no final do século XIX e início do século XX. Esse movimento estava ligado a ideias nacionalistas. O uso do termo pelo autor parece se referir a uma disposição ou prontidão que é corajosa e fortemente enraizada em uma identidade ou cultura

*train*¹² (“um farol em um trem rumo ao norte”) a fim de escapar do mundo aterrorizante e paralisante das leis Jim Crow pode ser melhor compreendida onde seus *insights* foram postos em prática, mas o lugar do transporte automotivo nos mesmos campos semânticos e miméticos raramente foi abordado com rigor e clareza comparáveis. Uma tonalidade de melancolia muito diferente, mas complementar, é descrita na brilhante leitura de W.T. Lhamon Jr. das canções “*motorvating*”¹³ de Chuck Berry, especialmente “Maybellene”¹⁴, uma narrativa épica de raça e gênero, e a posterior “Promised Land”, um ato complexo de conjuração com a topografia das viagens da liberdade. Lhamon localiza Berry e seus protagonistas na linhagem do show de menestréis, mas a nova era marcada por sua insubordinação acelerada é fácil de contemplar: “Um homem que superou sua vitimização ao perseguir o Cadillac mais sofisticado em uma estrada chuvosa, intuitivamente se baseou na linguagem e nos *riffs* de seu folclore, entrelaçou-os com o som e o ritmo da contra cultura de seus vizinhos e passou sorrateiramente por todos os obstáculos naturais e culturais com a criação de seu hino de orgulho - o que um agente tão astuto poderia fazer com a Maybellene desgarrada em seu momento de glória?” (Lhamon, 1990).

A imagem do bloqueio na estrada, que Berry compartilhou com Bob Marley, entre outros, sintetiza os perigos existenciais de dirigir enquanto negro. Ela é enganosa quando sugere a relação antagônica entre o campo e a cidade que os motoristas de Berry estavam enfrentando. Os carros pertencem primeiro à cidade, não à floresta. Os ambientes urbanos em que eles entraram e mudaram foram reconstituídos em torno de sua presença devastadora. Eles prejudicaram a vida das comunidades negras em todos os lugares e ajudaram a produzir uma nova concepção da rua como um lugar de perigo e violência, em vez de comunidade,

popular, conectada à ideia de se posicionar contra uma opressão sistemática, como o sistema de segregação racial Jim Crow.

¹² N.T.: O trecho se refere à letra de “I Know You Rider”, uma canção tradicional *folk* americana que foi popularizada pelo Grateful Dead, banda dos anos 60 dos EUA. As origens da letra estão ligadas às tradições musicais afro-americanas, em especial as canções de trabalho dos trabalhadores ferroviários. O verso sobre o “farol de um trem rumo ao norte” simboliza a ideia de mudança e liberdade, com o trem representando uma jornada para um novo começo.

¹³ N.T.: Expressão coloquial que combina “*motor*” e “*motivating*” sugerindo a ideia de se mover ou se motivar usando um veículo motorizado, em geral, canções que têm o carro como motivação e personagem fundamental.

¹⁴ N.T.: A letra de 1955 é um dos marcos iniciais do *rock and roll*. A letra descreve uma corrida de carros e o amor do narrador por velocidade e competição, que se entrelaça com a sua busca por Maybellene. O carro, um “Cadillac de 1955”, simboliza status e modernidade, enquanto a corrida representa a luta e a competição, tanto no romance quanto na vida.

criatividade e reciprocidade¹⁵. Mesmo essa façanha é apenas uma fração da importância revolucionária do automóvel. Hoje, sua história inexplicavelmente negligenciada ajuda a articular importantes lições conceituais e políticas. Ela nos obriga a atualizar nossa compreensão da própria cultura para acomodar a mobilidade e a velocidade e sua transformação do espaço, além de reconhecer as divisões arraigadas entre o público e o privado que essas tecnologias lúdicas promovem e investem com um novo significado. Ao longo desse caminho, também precisamos ajustar a maneira como entendemos as mercadorias¹⁶. Esses automóveis são produtos, mas já vimos que eles também podem ser visivelmente produtivos. Sua autoridade brilhante e seu prestígio antissocial implicam em algo mais do que apenas o ponto terminal dos circuitos econômicos mistificados do capital industrial. Vale a pena repetir que os carros são parte integrante da privatização, individualização e emocionalidade da sociedade de consumo como um todo. Eles são a nossa mercadoria e, como tal, não apenas ajudam a determinar o período de nossos encontros com o capitalismo à medida que ele entra e sai de sua fase industrial, mas também politizam e moralizam a vida cotidiana em configurações sem precedentes. Ao fazer isso, as superfícies reflexivas que eles fornecem nos mostram nossos eus distorcidos. Seu domínio sobre nós também revela como determinados objetos e tecnologias podem, de fato, tornar-se forças sociais ativas e dinâmicas. Seu poder obriga a reconhecer as condições sob as quais os recursos tecnológicos podem adquirir as características de agentes históricos ou atores sociais. Os carros burlam quaisquer distinções residuais entre base e superestrutura, desafiando a suposta fixidez que deu a essa poderosa metáfora espacial seu controle analítico. A cultura do carro é, portanto, o principal desafio para todas as teorias de consumo e da pós-modernidade. Analisá-la exige que modifiquemos nossa compreensão da sociedade de consumo e de suas complexidades para que ela possa abranger os prazeres alienados, mas ainda assim populares, da liberdade automotiva - mobilidade, potência e velocidade - ao mesmo tempo em que apreciamos seus custos cívicos, ambientais e políticos

¹⁵ O “beco”, por exemplo, não é mais um lugar de brincadeira e autodescoberta.

¹⁶ Kristin Ross se aproxima do mesmo abismo quando escreve “(...) o carro é a forma de mercadoria por excelência do século XX, um argumento que se torna ainda mais convincente quando lembramos que a “taylorização” - a linha de montagem, a integração vertical ou a produção, a intercambialidade dos trabalhadores, a padronização de ferramentas e materiais - a “taylorização” foi desenvolvida no processo de produção do “carro para as massas” e não o contrário” (Ross, 1995, p. 19). Ver também T. Smith (1993), especialmente a parte 1.

evidentes (Strasser, 1999, p. 192). Onde quer que a cultura do carro remodele a sociedade, mesmo que o consumismo não seja o padrão econômico dominante, esse triunfo coloca a tecnologia e o poder diretamente no meio da vida comum, que é transformada pelas maneiras como os carros redefiniram o movimento e ampliaram a experiência sensorial. Precisamos ser capazes de examinar o funcionamento dessa potência comum dentro do circuito mais amplo do poder: governamental, metropolitano, ecológico e, é claro, econômico. A história das comunidades negras e da automotividade pode ajudar a realizar essas tarefas.

A privatização da mobilidade e da experiência associada a essas grandes mudanças históricas é difícil de ser interpretada sob o signo da diferença racial. O momento de liberação não deve ser exagerado, mas também não deve ser ignorado, e seria errado se o carro se tornasse nada mais do que um veículo para o compromisso e a acomodação de interesses negros recém-domesticados a um capitalismo de consumo ressurgente, não limitado pela geopolítica da Guerra Fria. Quando ficamos sabendo, por exemplo, que os afro-americanos gastam atualmente cerca de 45 bilhões de dólares em carros e produtos e serviços relacionados e que “eles são 30% do público comprador de automóveis, embora sejam apenas 12% da população dos EUA”, é difícil resistir à ideia de que as seduções especiais da cultura automobilística se tornaram uma parte importante do que une as populações negras dos países superdesenvolvidos aos sonhos mais comuns. A transcodificação do popular filme “American Graffiti” pela Motown Corporation em 1975 para a versão alternativa para negros “Cooley High” poderia ser usada, assim como a reformulação de “O Mágico de Oz” para crianças afro-americanas no mesmo período, para marcar o surgimento de operações mais amplas nos campos da multicultural corporativa, da marca racial e do marketing de “grupos” étnicos. Será que a cultura automobilística e os desejos prejudiciais que ela desperta se tornaram um componente fundamental para manter os grupos minoritários mais privilegiados e ricos no meio do caminho? A cultura do carro pode ser crucial para impedir a possibilidade de qualquer conexão substantiva entre eles e outros grupos menos afortunados, tanto dentro de sua própria sociedade quanto entre os povos do 'terceiro mundo', que vivem sob o véu da escassez, definido, se tiverem sorte, pela ordem alternativa de trânsito da bicicleta.

Esse ângulo de análise me interessa porque tenho plena consciência de que, há trinta anos, uma ecologia social radical que identificava cautelosamente o automóvel entre as inovações tecnológicas mais destrutivas já produzidas neste planeta não era alheia à articulação dissidente dos interesses políticos dos negros por afro-americanos desencantados¹⁷. A autoridade moral desse legado contestador, em grande parte esquecido, deve ser considerada novamente como um recurso político para o futuro. Ela levanta possibilidades alternativas e sugere que, embora possa ser difícil de detectar no momento, existe, adormecida nos mesmos idiomas negros, uma crítica da cultura automobilística que pode mais uma vez fornecer maneiras vívidas de tornar inteligível a perspectiva inquietante de um anticapitalismo vernacular e “verde”. Essa tradição de reflexão sobre os erros e os males da sociedade de consumo tem suas raízes nos processos econômicos que viram os próprios negros se tornarem mercadorias à venda em mercados translocais. Se esses apelos honestos para “reduzir a velocidade” pudessem de alguma forma ser revividos, eles poderiam ser capazes de trazer à tona escolhas políticas e morais incômodas, mas inevitáveis, para uma nova geração que foi totalmente habituada ao carro e aos seus prazeres e que, como resultado, considera as alternativas ao capitalismo de consumo extremamente difíceis, se não impossíveis, de imaginar. O papel histórico das concessionárias de automóveis no desenvolvimento da atividade econômica autônoma e do empreendedorismo entre os negros americanos não deve ser desprezado levianamente. Mas está em forte oposição ao tom completamente diferente estabelecido pelos sentimentos menos materialistas elaborados, por exemplo, na clássica canção de William De Vaughan “Be Thankful For What You Got”. Essa foi uma gravação multimilionária, vendida em meados da década de 1970, que permanece memorável pelo repúdio de Vaughan à cultura automobilística e suas reivindicações cada vez mais poderosas sobre as ontologias racializadas dos habitantes desesperados e imersos do gueto. Provavelmente ajudou o fato de De Vaughan, uma testemunha de Jeová de Washington DC que tocava violão, ter gravado esse hino cético em relação aos carros no Sigma Sound Studios da Filadélfia. A banda da Filadélfia estava no auge de suas prodigiosas capacidades criativas e sua maneira sinuosa de tocar às vezes

¹⁷ Pense, por exemplo, nas letras de 'Mercy Mercy Me (The Ecology)', de Marvin Gaye, do álbum What's Going On?, ou em 'Future Shock', de Curtis Mayfield, do álbum Back To The World.

ajudou a transformar esse ataque piedoso à consciência automobilística em uma espécie de hino para motoristas. No entanto, o disco resultante, com seu refrão memorável de “diamante na traseira, teto solar alto, entrando em cena com uma atitude gangsta”, captou a energia histórica daquele momento de transição de forma tão abrangente que atraiu um reconhecimento interplanetário da Mothership de George Clinton e continua vivo até hoje. A importante música de De Vaughan continua notável por seus inquietantes versos iniciais, que oferecem um testemunho eloquente do que agora, com muita frequência, é uma possibilidade herética:

Você não pode dirigir um grande Cadillac,
com paredes brancas de gangsta e uma antena de TV trás,
mesmo que você não tenha carro nenhum,
lembrem-se, irmãos e irmãs, vocês ainda podem manter a cabeça erguida.¹⁸

Isso está muito longe do pedido insistente e insinuante de Missy Elliott para saber “Beep beep, who got the keys to the Jeep?” (*Bi, bi, quem pegou as chaves do Jeep?*), uma celebração da experiência de rodar com a capota aberta que contrapõe as décadas de 1970 e 1990¹⁹. Não obstante os argumentos de Suzanne E. Smith (1999) sobre uma ligação política e econômica entre a indústria automobilística de Detroit e o regime produtivo estabelecido na fábrica de sucessos da Motown de Berry Gordy, é realmente muito estranho que as estratégias econômicas atualmente favorecidas pelos nacionalistas negros pós-modernos dos Estados Unidos estejam tão preocupadas com as riquezas obtidas por meio do comércio segregado de automóveis. Afinal, esses são produtos das mesmas corporações exploradoras que desempenharam um papel tão importante na construção da divisão racial do trabalho que caracterizou o capitalismo industrial americano²⁰. Se isso é um lapso, expressa propriedades indutoras de amnésia do carro que precisam ser levadas em conta, principalmente se aceitarmos que uma história crítica da cultura automobilística pode estar implicada em uma tentativa tardia de restaurar elementos perdidos da memória política coletiva da América negra. Não menos importante seria o conhecimento precioso das complexas conexões entre as

¹⁸ William DeVaughan, ‘Be Thankful For What You Got’, Roxbury Records, 1975.

¹⁹ Missy Elliott, ‘The Rain (Supa Dupa Fly)’, East West 851, 1997.

²⁰ Veja, por exemplo, o guia para compradores de carros afro-americanos que foi elaborado sob a égide de ‘Melanet’, a ‘experiência negra sem cortes na internet’. Veja também Meier e Rudwick 1979 e Flink 1990: especialmente as páginas 126–8. (N.T.: os links sugeridos nesta nota pelo autor já não estão disponíveis e preferi não incluí-los, mas tratavam da African American Car Buyers Guide e da *Melanet*, uma das primeiras comunidades online dedicadas à experiência afro-americana, nos anos 1990).

lutas pela liberdade dos negros e os interesses organizados da classe trabalhadora em Detroit e em outros lugares; da pronta racialização do fordismo por seus soldados e arquitetos; e das características específicas da produção fabril dividida racialmente que precisam ser colocadas em relação à história da escravidão para serem compreendidas²¹. Ninguém pode contestar a sugestão de que Henry Ford era um supremacista branco, mesmo que seu desprezo irrestrito pelo negro fosse às vezes articulado de forma paternalista. Seu antissemitismo foi explicitado desde o início em seu panfleto “The International Jew: The World's Foremost Problem”, que chamou a atenção de Hitler para suas ideias e realizações (consulte Higham, 1983). Não há necessidade de interpretar de forma exagerada a bem documentada admiração mútua entre esses dois homens. Em “Mein Kampf”, Hitler (1943, p. 639) elogiou a capacidade de Ford de permanecer independente contra as pressões do judaísmo internacional, enquanto Ford aceitou a Grã Cruz da Águia Alemã do governo nazista em 1938. Esse tipo de informação, como a notícia de que a Ford Werke, a divisão alemã da Ford, deu a Hitler um presente de aniversário de 35.000 Reichsmark²² em 1939 e utilizou trabalho forçado de franceses, russos, ucranianos e belgas mesmo antes de os nazistas colocarem sua fábrica sob 'tutela' (ver Silverstein, 2000), deveria complicar nossa compreensão da relação entre Fordismo e Fascismo e nos convidar a questionamentos abertos sobre o fato de que, em ambos os extremos dessa cadeia histórica, o carro e suas liberdades automotivas estavam ligados ao lazer moderno privado promovido por regimes autoritários e favoráveis à raça: um corporativo, o outro governamental.

Durante o período de descolonização e a era do Black Power que respondeu a ele, a ideia básica da solidariedade negra dependia da construção de uma ponte transnacional sobre o abismo da exploração imperial e do desenvolvimento combinado, porém desigual. O domínio contemporâneo da cultura automobilística é outro sinal contundente de que esses valiosos vínculos históricos estão se tornando mais difíceis de garantir. Novas possibilidades de solidariedade e ação translocal são necessárias agora que o poder corporativo pode rotineiramente

²¹ James Flink, que cunhou o útil conceito de “Automobilidade”, aborda essas questões com grande perspicácia. No gueto negro de Inkster, Michigan, adjacente à cidade branca Dearborn, um bastião da Ku Klux Klan, Ford montou uma gigantesca plantação para seus trabalhadores negros. Ele pagava a eles apenas US\$ 1 por dia em dinheiro de seu salário de US\$ 4, os US\$ 3 restantes em alimentos e roupas de um armazém público. Sementes para plantar em canteiros e máquinas de semeadura comunitárias também eram fornecidas aos negros de Ford em Inkster” (Flink, 1990, p. 221).

²² N.T.: unidade monetária alemã no tempo do Reich.

desafiar e, às vezes, até mesmo eclipsar a política governamental. A recente campanha contra a cultura do automóvel, levantada no coração do superdesenvolvimento por grupos como o *Reclaim The Streets*²³, foi notavelmente enriquecida por suas conexões com a busca de direitos em áreas do mundo em desenvolvimento onde as empresas petrolíferas têm desprezado a vida humana e a biosfera. O histórico da Shell na Nigéria e na Colômbia fornece alguns dos melhores exemplos. Conexões oblíquas desse tipo ajudam a transformar o carro e suas culturas em um tipo diferente de questão. A dinâmica neoimperial é levada de volta para casa, transmitida profundamente no tecido do cotidiano. Assim, o carro pode ajudar a delinear divisões políticas e econômicas básicas, especialmente aquelas que separariam as partes superdesenvolvidas do planeta das demais. É claro que, de outro ângulo, não devemos ignorar o aprofundamento das desigualdades e a pobreza persistente que podem ser encontradas dentro das fortificações reluzentes das zonas superdesenvolvidas saturadas de carros. Da mesma forma, o abismo cada vez maior entre esse mundo e os espaços sistematicamente subdesenvolvidos do planeta não é visível apenas no padrão das relações transnacionais. As metrópoles pós-coloniais abrigam uma enorme discrepância nas condições materiais e nas oportunidades de vida que podem ser evidentes mesmo quando os grupos envolvidos moram muito próximos. Essa desigualdade crescente constitui problemas locais agudos para os quais o transporte decididamente privatizado, muitas vezes, ao que parece, em veículos paramilitares, apresenta uma solução atraente. O carro a motor ajudou a disseminar e popularizar a segregação social absoluta que já caracterizou a cidade colonial, mas que agora é uma característica generalizada do superdesenvolvimento pós-moderno. O carro é o principal instrumento do que Andre Gorz costumava chamar de “sul africanização” da vida social (Gorz, 1989). Isso significa que seria fácil ser intimidado pela combinação intratável de problemas sociais, econômicos, políticos e culturais que o domínio do carro particular representa.

Embora os europeus tenham inventado o carro movido a gasolina, ele tem sido uma tecnologia predominantemente norte-americana (consulte McShane,

²³ N.T.: “Reconquistar as ruas” é um movimento eco anarquista que nasceu em Londres, nos anos 90. Entre as diretrizes do grupo estão a luta por uma cidade de caminhantes, de bicicletas e de transporte público barato ou gratuito. Mais informações sobre o grupo estão disponíveis em: <https://rts.gn.apc.org/>. Acesso em: 23 set. 2024.

1994, capítulo 6). O domínio europeu inicial da produção de carros terminou em 1904 e a qualidade dos carros norte-americanos melhorou rapidamente. Em um mercado essencialmente urbano, os estadunidenses logo se tornaram muito mais propensos a ter carros do que seus colegas europeus. Na virada do século, os carros surgiram como um elemento fundamental nas fantasias da nação imperial sobre ordem, comércio e reforma metropolitana. O carro melhoraria a saúde pública e acabaria com os problemas de poluição causados pelos cavalos (ibid., p. 122). David Nye, historiador da tecnologia, nos lembra que, durante grande parte do século XX, a produção de automóveis foi o próprio “motor da economia americana, estimulando uma ampla gama de indústrias e fornecedores subsidiários” (Nye, 1998, p. 178). Como os carros eram um fenômeno dos EUA, eles estavam totalmente envolvidos na política de hierarquia racial dessa nação dividida. Inicialmente, os automóveis eram apresentados exclusivamente aos consumidores brancos. Algumas empresas estipularam expressamente que suas máquinas não deveriam ser vendidas nem mesmo para os poucos negros que podiam comprá-las. Para as populações afro-americanas que buscavam formas de sair das sombras remanescentes da escravidão, possuir e usar automóveis fornecia um meio significativo de medir a distância percorrida em direção às liberdades políticas e ao respeito público. Empregados com esse espírito, os carros parecem ter conferido, ou melhor, sugerido dimensões de cidadania e status que eram bloqueadas pela política formal e violentamente inibidas por códigos informais. Mais tarde, as mesmas pessoas que buscavam liberdade seriam confinadas às opções incapacitantes representadas pela pobreza rural, de um lado, e pelo empobrecimento do centro da cidade, de outro. Mais uma vez, o carro forneceu soluções práticas para os problemas ecopolíticos que ele havia ocasionado e multiplicado. Muitos afro-americanos foram ativamente prejudicados por mudanças sociais e econômicas que tornaram o carro uma necessidade absoluta para a busca e manutenção do emprego. Embora bell hooks tenha sugerido uma contra-narrativa feminista, quando o sistema de segregação de Jim Crow fosse finalmente rompido, seria o mesmo carro motorizado que forneceria a negros e brancos soluções tácitas e complementares para os desconfortos de viajar próximos uns dos outros. Para os negros, dirigir por conta própria poderia ser parte da libertação do apartheid, enquanto para os brancos, essa tática fornecia um meio

legítimo de perpetuar e, na verdade, agravar a segregação nas novas formas criadas pelo transporte essencialmente privatizado entre as residências suburbanas em bairros homogêneos “raciais” e as oportunidades de emprego distantes. A fuga dos brancos dos centros urbanos não foi realizada apenas por meio do automóvel, mas foi fundamentada nele. Não é preciso dizer que, uma vez oficialmente autorizados a fazê-lo, os negros americanos compraram carros tão rapidamente quanto suas circunstâncias econômicas permitiam. De fato, como suas demonstrações públicas de riqueza eram restritas por regras formais e informais, os carros adquiriram um significado especial em suas complexas contraculturas como sinais de insubordinação, progresso e prestígio compensatório. O caso de Chuck Berry é apenas um exemplo extraído de suas tradições modernas, nas quais os automóveis eram cantados e saboreados de acordo com um código estético que valorizava o movimento em detrimento da fixidez e, às vezes, valorizava o estilo público em detrimento do conforto e da segurança privada. Os veículos motorizados eram cifras públicas de celebridade e os músicos e artistas negros, em particular, apreciavam as poderosas possibilidades poéticas que os carros criavam. Os louvores que eles ofereciam ao seu próprio transporte, às viagens em carros particulares, à velocidade e até mesmo à ideia do carro em si, também podem ser usados hoje para construir uma história sombria do apelo variável da cultura de consumo emergente para as populações marginais que inicialmente não eram visadas pelos fabricantes, mas para as quais o mundo dos sonhos da cultura de consumo americana tinha o apelo mais potente, precisamente por causa de sua exclusão da terra prometida. Nesse ponto, devemos lembrar que os primeiros versos do texto fundador do folclore afro-americano, o hino “Staggolee”, referem-se ao “Ford 28” do herói. Oito anos depois, a popular gravação de Robert Johnson, “Terraplane Blues”, foi um dos primeiros discos de competição a associar o carro ao corpo feminino e a direção ao sexo. As promessas de Johnson de verificar o óleo, piscar as luzes e entrar debaixo do capô abriram um caminho curioso pelo restante do século XX. Esse caminho termina em “You Remind Me of Something”, de R. Kelly, uma música que explora as profundezas desse distanciamento, sugerindo que o amor por objetos, no caso dele, um jipe, agora fornece um modelo estranho a partir do qual as dimensões vazias do desejo interpessoal problemático devem ser moldadas. Essa jornada pelos campos psicosssexuais da sociedade de consumo

segue por um caminho tortuoso. As queixas cansadas de Albert King²⁴ contra o trabalho neo-escravo que o levou para a linha de montagem da Cadillac são apenas parcialmente redimidas pela apreciação clássica de K.C. Douglas sobre o Mercury²⁵ - uma gravação memorável pelo fato de que, assim como a de Berry, abrangeu os mundos musicais adjacentes, mas muitas vezes antagônicos, do blues e do country. Nessa jornada, ultrapassamos Sam Cooke e Miles Davis em suas Ferraris e Aretha em seu Cadillac rosa. Pense por um momento nas diferentes opções “étnicas” que essas marcas podem representar. Seguimos em frente pelo tráfego cruzado de Jimi Hendrix, que articula mais ecos da escravidão e apresenta a mulher não como um carro, mas como um obstáculo que bloqueia o acesso livre do motorista à cidade. (Ela foi anexada recentemente para servir de trilha sonora para um anúncio da Volkswagen). Mais adiante nessa estrada, encontramos o pequeno Corvette vermelho de Prince e a música “Deuce and a Quarter” da New Power Generation (um hino chocante de agradecimento à carruagem do gueto, o Buick Electra 225). Finalmente, somos levados ao ponto terminal fornecido cerca de sessenta anos depois de “Terraplane Blues” pelo recente sucesso global do TLC, “No Scrubs”, no qual a irremediável inutilidade do indigno homem negro em questão é transmitida e confirmada pelo fato de ele não ter carro próprio e ter sido visto “pendurado no lado do passageiro do carro de seu melhor amigo”.

Essa sequência arriscada oferece oportunidades interpretativas importantes. É um meio de observar a condução se tornar um trabalho de serviço com código de raça e depois deixar de ser. Em outras palavras, ela nos ajuda a medir a diferença entre ser um motorista, querer um motorista e ter um motorista. O motorista, um empregado que está intimamente posicionado entre o proprietário do carro e o trabalho de dirigir, é o paradigma de todo o novo mundo do trabalho informal e inseguro. Os motoristas são colocados em uma nova posição. Sua remoção do mundo do risco é identificada como a pré-condição de sua capacidade de controle. Seu aparato sensorial precisa ser protegido da agressão do tráfego. O motorista exerce e comanda o poder pessoal do passageiro sem se apropriar dele.

²⁴ Albert King (1923–1992) é cantor e guitarrista, conhecido por seu estilo único de tocar o instrumento com as cordas invertidas por ser canhoto.

²⁵ N.T.: Neste trecho, Gilroy cita diversas marcas de carro como Corvette, Cadillac, Ferrari e, entre elas, o Mercury, marca de automóveis de preço médio produzido pela Ford Motor Company entre 1938 e 2011, sendo 1939 o primeiro ano modelo.

A extensão do sensorium²⁶ do motorista pelo carro, tão importante em outros lugares como índice da liberdade automotiva, é aqui reconhecida como um privilégio indesejado e duvidoso. O motorista e o passageiro colaboram no que pode ser chamado de “a díade da Miss Daisy dirigindo”, um modelo de interdependência que é melhor abordado como uma versão atualizada do famoso conflito preso de Hegel entre mestre e escravo. Na cultura afro-americana do século XX, é claro que Bigger Thomas, de Richard Wright, cujo niilismo fordista aponta para essa possibilidade²⁷. Devemos lembrar que sua tragédia existencial começa com a indução ao papel de motorista:

O ar da noite ficou mais quente. O vento havia aumentado. Ele acendeu um cigarro e destrancou a garagem; a porta se abriu e, mais uma vez, ele ficou surpreso e satisfeito ao ver as luzes se acenderem automaticamente. Essas pessoas têm tudo, ele pensou. Ele examinou o carro; era um Buick azul-escuro, com rodas de raios de aço e de uma marca nova. Ele se afastou e deu uma olhada no carro, depois abriu a porta e olhou o painel. Ele ficou um pouco desapontado com o fato de o carro não ser tão caro quanto esperava, mas o que faltava no preço era mais do que compensado pela cor e pelo estilo (Wright, 1940).

Hoje em dia, a figura do chofer está desaparecendo porque o carro não é mais um local de trabalho²⁸. Quase sempre ele é um espaço de lazer. A linha de montagem de Albert King sumiu de vista junto com os outros tópos da escravidão residual, o “Killing Floor” e a “Chain Gang”. Ninguém nas fábricas de automóveis remanescentes da América do Norte debate as “Notes On Dialectics” de C.L.R. James²⁹ em seus intervalos ou se esforça para aplicar seus insights à luta contra os aumentos de velocidade. Os trabalhadores percorrem longas distâncias, mas o fato de dirigirem até o trabalho não é reconhecido como parte dele e é normalmente apresentado como uma forma de recreação. Essas são as condições sob as quais o carro se torna uma plataforma confortável para os sistemas de som a bordo que

²⁶ N.T.: refere-se à totalidade das percepções sensoriais de uma pessoa.

²⁷ N.T.: O trecho faz uma analogia entre a relação de interdependência entre motorista e passageiro e a famosa dialética do mestre e escravo de Hegel presente em sua obra Fenomenologia do Espírito (1807), uma reflexão sobre as relações de poder. Ao citar o filme Conduzindo Miss Daisy (*Driving Miss Daisy*), no qual uma senhora branca idosa e seu motorista negro desenvolvem uma relação complexa, Gilroy sugere que essa relação não é simplesmente de domínio e obediência, mas sim de interdependência, onde ambos os personagens se definem mutuamente. Ao mencionar Bigger Thomas, personagem do livro *Native Son* de Richard Wright, o autor destaca como esse protagonista negro, vivendo em uma sociedade industrial racista, reflete a opressão e o niilismo (ou seja, a perda de sentido e perspectiva) trazidos pelo fordismo.

²⁸ N.T.: Em 2002, quando o texto foi escrito, ainda não tínhamos a ascensão dos automóveis por aplicativo.

²⁹ A coleção é um conjunto de reflexões filosóficas e políticas que abordam a dialética, conceito fundamental no pensamento marxista. C.L.R. James, um teórico marxista e ativista da diáspora africana, escreveu essas notas em um contexto onde buscava compreender e aplicar a dialética em relação a questões de classe, raça e luta política.

são celebrados anualmente na edição de junho da revista *The Source*³⁰, que inclui seu guia de áudio automotivo sob o lema arrepiante “a ride is a man's best friend” (uma viagem é a melhor amiga do homem). As tecnologias de som automotivo estão dispostas junto com os alarmes e imobilizadores necessários para protegê-los da atenção de consumidores indesejados. A potência desses sistemas de som móveis é quantificada apenas pela metade na medida de distância dos blocos audíveis. Digamos que eu gastei uma boa quantia, diz Usher³¹ sobre seu sistema de som automotivo CR210 com placa frontal removível e seis alto-falantes de caixa de graves, todos da Becker/Porsche, e seus dois amplificadores Rockford Fosgate Punch de 250 watts. . . Usher . . . diz que está atingindo cerca de um quarteirão e meio no Ghetto-meter” (*The Source*, 1988, junho, p. 109). É interessante notar que o poder de ser ouvido parece existir de forma totalmente independente do prestígio e da potência dos veículos envolvidos: “Se você fosse um executivo de música de alto nível, que tipo de carro você estaria usando? Um Benz de luxo, um Lex luxuoso? Que tal um Hummer brutamontes? Bem, não importa o tipo de automóvel que você esteja dirigindo, se você realmente quiser ostentar, é melhor ter um sistema de som igualmente potente para ouvir todas essas demos. Portanto, para todos os entusiastas de carros, a *The Source* foi buscar os cérebros dos chefões da indústria do hip-hop para descobrir como eles funcionam” (*The Source*, 1999, junho, p. 136). O carro surge daí como um lugar para ouvir, um intrépido substituto em escala maior para o mundo solipsista do estéreo pessoal, uma espécie de cama blindada gigante sobre rodas que pode gritar as reivindicações cada vez menores do motorista sobre o mundo em um espaço público morto em volume cada vez maior. Ficamos sabendo, por exemplo, que Ronald 'Slim' Williams, CEO da Cash Money Records, é o motorista de um Hummer 1999 que teve suas caixas de subwoofer de plexiglass pintadas com o logotipo da empresa. Slim também explica que seu carro tem “Sony Playstation e Nintendo 64, um videocassete Clarion e uma TV LCD Rosen com sintonizador”. A única coisa que ele acha que está faltando é uma ignição automática. “Quero apertar um botão e dar a partida sem precisar de uma chave, sabe?”

³⁰ N.T.: Atualmente é um site americano de hip hop e entretenimento, e originalmente uma revista que publica edições semestrais ou anuais. É o periódico de rap mais antigo do mundo, tendo sido fundado como um boletim informativo em 1988 por David Mays. Disponível em: <https://thesource.com/>. Acesso em: 24 set. 2024.

³¹ N.T.: O autor se refere a Usher Raymond IV, mais conhecido como Usher, cantor, dançarino e ator norte-americano, considerado um artista influente nos cenários do R&B contemporâneo e da música pop.

A cobertura da cultura automobilística na *The Source* fala sobre a evolução de padrões específicos de gosto por carros e parafernália automobilísticas. Ela comunica a consolidação de mercados específicos de “raça” que se mostraram extremamente importantes em vários momentos da história da indústria automobilística. A lenda corporativa diz, por exemplo, que um mercado distinto para Cadillacs entre os “negros ricos” (em uma época em que a política da empresa ditava que não deveriam ser vendidos carros a eles) foi o que inesperadamente salvou a marca da extinção durante a depressão da década de 1930 (Drucker, 1979 apud Rose, 1987, p. 104). Independentemente de os compradores negros terem de fato salvado essa empresa automobilística em particular, seu apetite por produtos similares de luxo foi alimentado por um sistema social severo que proibia a exibição de riqueza e propriedade pela minoria de negros que estavam em posição de fazer esses gestos de ostentação. O romance da “raça” e da mobilidade automotiva não terminou aí. Hoje em dia, a cobertura do *The Source* aborda todos os problemas microespecíficos envolvidos no “acessório” de um carro. Por exemplo, somos informados de que “os aros são o que separa os motoristas dos entusiastas. Elas não apenas demonstram personalidade, mas um novo conjunto de rodas cromadas pode ser o ponto de exclamação do visual geral do seu carro... No momento, as pessoas querem rodas maiores”, diz Joe Smith, da Butler Tires, em Atlanta. “Novos designs personalizados de alta qualidade de 18 a 20 polegadas”. Mais tarde, ficamos sabendo que Hill “já vendeu para personalidades como Erick Sermon e Chili do TLC” (The Source, 1999, junho, p. 144). Suas rodas mais quentes e mais caras da Brabus e da Lorinser custam US\$ 10.000 e US\$ 8.000, respectivamente.

A distinção entre motoristas e entusiastas é claramente reveladora. Ela sugere, em primeiro lugar, que a necessidade de personalizar ou “customizar” um carro pode se enquadrar em padrões diferentes entre grupos étnicos ou raciais diferentes e, em segundo lugar, que os grupos subordinados podem estar produzindo elementos de sua própria compreensão de sua particularidade racial ao manipulá-la. Além disso, levanta a possibilidade incômoda de que, em vez de receber as verdades da identidade individual ou coletiva de um objeto de marca, prestigioso ou caro, essas pessoas estejam projetando sua individualidade de raça de volta no objeto de maneiras que respondam ao mundo respeitável do consumismo oficial e consumado. Ao abrir essas mercadorias para o trabalho

contínuo, ao transformá-las em um processo em vez de um artefato fechado, elas podem, em algum nível, estar sinalizando sua antidisciplina para o poder, mesmo quando o redemoinho do consumismo as suga. É difícil localizar qualquer migalha de esperança nos resultados mais patológicos desse processo de rendição:

Este é o “meu grande caminhão preto” sobre o qual eu canto em “This Is How We Do It”, diz Montell Jordan enquanto seu GMC Suburban 95 acelera no trânsito lento de Los Angeles. Na época de seu primeiro single, o monstro das estradas de Jordan era apenas uma fantasia... Mas depois que o single alcançou o primeiro lugar e o empréstimo de US\$ 64.000 que ele havia feito para frequentar a Pepperdine University foi pago, a caminhonete dos seus sonhos entrou em sua vida. 'Na loja, a caminhonete custou apenas quarenta mil, no máximo', explica Jordan, seu sapato Gucci tamanho 45 pressionando o acelerador. “E mais quarenta para personalizá-la. “Personalizada” é uma palavra muito branda. Esse veículo (que tem um seguro de um milhão de dólares) é simplesmente maluco. Há uma TV e um videocassete com fones de ouvido infravermelhos e uma videoteca a bordo...porta-copos com controle de temperatura, um mini-umidificador abastecido com uma seleção de charutos finos, uma bússola digital e um termômetro montados no espelho retrovisor, cadeiras de couro para capitão na frente e atrás, além de alto-falantes invisíveis cortados em paredes à prova de som. Nem toda a personalização é para fins de conforto: Jordan investiu em um motor turbo, freios Lamborghini, faróis halógenos roxos PIAA e um rack de teto para sua prancha de snowboard . . . qualquer ladrão que esteja planejando usar o jiggmobile da GMC certamente será frustrado por um sistema de segurança que pode desligar o motor via satélite (Relic, 1988).

A reconstrução da história desses mercados e dos comportamentos de resistência/resignação nos remete à figura monumental e útil do boxeador Jack Johnson³². Ele foi campeão mundial dos pesos pesados, desafiando de forma ousada e, às vezes, imprudente os códigos masculinistas da supremacia branca durante os primeiros anos do século das minorias étnicas. Seu fantasma bem calculado continua a ser uma presença considerável e persistente, mesmo no diferente cenário midiático representado pelo estrelato global de Michael Jordan (LaFeber, 1999). O lugar de Johnson nos amargos conflitos políticos sobre virilidade, masculinidade e “raça” que saudaram o século da barreira da cor foi amplamente considerado por outros escritores, mas seus relatos geralmente não se envolveram com a inauguração desses padrões distintos na forma como os automóveis foram compreendidos e articulados dentro e, às vezes, contra os códigos raciais americanos. A virilidade de Johnson e seu ambivalente estrelato foram expressos em e por meio de seu comando dos carros, que atraiu hostilidade,

³² N.T.: John Arthur Johnson (1878-1946) foi um boxeador estadunidense que, no auge da era Jim Crow, tornou-se o primeiro negro campeão mundial de boxe dos pesos pesados (1908-1915).

assédio e admiração introjetada e invejosa da polícia onde quer que ele fosse. Isso foi, em parte, uma reação à presença de mulheres brancas nos carros de Johnson, mas também deve ser reconhecido como uma reação aos próprios carros e à ideia de um homem negro ao volante. Se enfatizarmos um desses fatores em detrimento dos outros, perderemos a importância da vida exemplar de Johnson. Embora ele tenha sido um dos primeiros afro-americanos a entrar em conflito com a lei pelo crime informal de “dirigir enquanto negro”, o conhecido amor de Johnson por carros e velocidade entra em sua mitificação em diferentes pontos, longe do espaço contestado da via pública. Em outubro de 1910, no auge de sua visibilidade, Johnson desafiou “o piloto mais rápido da época”, Barney Oldfield, para uma disputa pública que inevitavelmente refletiria sobre as respectivas capacidades de seus grupos raciais no mundo emergente do automobilismo. A American Automobile Association ameaçou excluir Oldfield de sua organização se ele participasse desse evento indesejado, que foi realizado diante de cerca de 5.000 espectadores em Sheepshead Bay, em Coney Island. Johnson, dirigindo um Thompson Flyer vermelho brilhante de 90 cavalos de potência, foi amplamente derrotado por seu oponente, ao volante de uma máquina Knox de 60 cavalos de potência (Roberts, 1983). O New York Sun saudou a vitória de Oldfield com a manchete “White Race Saved” (McShane, 1994, p. 134). É revelador que Johnson, um aristocrata do corpo que encapsulava a relação arrebatadora do negro do século XX com a fisicalidade, não tenha conseguido triunfar nesse novo domínio em que os atributos mentais eram aparentemente decisivos. O carro proporcionou um novo e importante meio para a avaliação dessas qualidades racializadas. A inferioridade das raças inferiores agora podia ser comunicada por meio da ideia de que elas eram maus motoristas.

O alcance planetário do vernáculo afro-americano fez com que a cultura negra globalizada tenha sido repetidamente orientada para padrões, desejos e paixões norte-americanas. Essas inclinações não podem ser facilmente separadas do padrão dinâmico e deprimente da consciência racial e da hierarquia racializada dos EUA. Um resultado disso pode ser visto na forma como os automóveis se tornaram mais do que simples ferramentas ou sinais. Uma vez que a história e a experiência dos negros foram compreendidas e amplamente vivenciadas como fenômenos amplamente urbanos, se não sempre metropolitanos, a mudança nos

padrões de propriedade, uso e fascínio por carros articulou problemas políticos e morais em torno da constituição da comunidade e da integridade de seu próprio mundo público subalterno. Os carros e sua socialidade antissocial redesenharam as linhas entre o público e o privado, tiveram um impacto profundo nas relações de gênero, iluminaram as divisões de classe, questionaram o egoísmo e testaram a mutualidade dos locais residenciais suburbanos, cada vez mais distantes dos locais onde se podia encontrar trabalho. A instituição do apartheid americano está intimamente ligada à extinção da cidade que caminha. Isso, por si só, sugere que o estudo da cultura automobilística pode ajudar a esclarecer o caráter político mutável dos movimentos afro-americanos do século XX em prol da justiça e contra as indignidades da supremacia branca. Não é apenas o exemplo de Jack Johnson que sugere que a cultura automobilística oferece um meio importante de compreender a dinâmica tecnocultural da masculinidade negra, com a qual ela se envolveu desde cedo. Também estou certo de que uma avaliação do impacto da cultura automobilística pode contribuir com algo distinto para nossa compreensão da história da atividade política negra.

Vamos dar início à parte final do meu argumento apresentando outra figura icônica. Aqui está Bob Marley, estrela translocal no palco planetário. Ele foi a última contribuição efetiva do século XX para as formas de consciência negra que podiam atravessar as divisões do desenvolvimento colonial e falar de maneiras diferentes, mas complementares, a populações dispersas e remotas, sincronizando sua consciência e suas próprias análises divergentes de suas experiências locais com uma linguagem universal de sofrimento. A dupla consciência de Marley e sua sutil compreensão da poética da vivacidade rastafári refinaram sua habilidade com as palavras. Ele é famoso por renomear BMWs como “Bob Marley Wagons” e, assim, do meu ponto de vista, confirmar a força translocal dos romances da cultura de consumo negra com a mobilidade automotiva. No entanto, Marley veio de um ambiente no qual, como atestam várias músicas de reggae, os prazeres da velocidade e da mobilidade eram mais comumente experimentados em duas rodas motorizadas do que em quatro. Muito antes de ceder ao fascínio da “bimma”, ele já havia sido visto dirigindo por Kingston em um Hillman Minx de segunda mão comprado em 1968. Menos conhecido ainda é o tempo que Marley, que era filho de um jamaicano com green card e que havia se esquivado dos papéis de convocação

para a guerra do Vietnã fugindo de volta para o Caribe, passou trabalhando na indústria automobilística dos EUA, produzindo carros na fábrica da Chrysler em Wilmington, Delaware. A dor dessa experiência é mais obviamente audível na música “Night Shift”, mas não é só isso. Assim como o tempo que ele passou trabalhando como zelador no hotel Dupont, em Wilmington, ela claramente condiciona outros aspectos de sua aversão moral e política à superficialidade corruptora do reino da Babilônia. Quero terminar com esse retrato de Marley não como um motorista ansioso, em ascensão social, isolado em uma concha brilhante de excelência tecno estética alemã "adornada" com suas placas personalizadas, mas como um trabalhador resmungão e insatisfeito na indústria automobilística. Foi lá, naquele cadinho, no assento daquela empilhadeira, que sua compreensão aguda da relação entre a escravidão e a escravidão salarial foi refinada. Talvez, a partir desses momentos de desencanto, uma crítica do século XXI ao capitalismo de consumo possa ser reintroduzida no vácuo em que se transformou o pensamento político negro?

Referências

ADORNO, T. W. **Minima Moralia**. Tradução de E. F. N. Jephcott. London: Verso, 1974.

BAKER, H. A. **Blues, Ideology, and Afro-American Literature: A Vernacular Theory**. Chicago: University of Chicago Press, 1984.

BAUDRILLARD, J. **For a Critique of the Political Economy of the Sign**. Tradução de C. Levin. St. Louis: Telos Press, 1981.

DRUCKER, P. **Adventures of a Bystander**. New York: Harper and Row, 1979.

DUSENBERRY, J. S. **Income, Saving and the Theory of Consumer Behavior**. Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1949.

FLINK, J. J. **The Automobile Age**. Cambridge, Mass.: MIT Press, 1990.

GORZ, A. **Critique of Economic Reason**. Tradução de G. Handyside e C. Turner. London: Verso, 1989.

HIGHAM, C. **Trading with the Enemy: an Exposé of the Nazi-American Money Plot, 1933–1949**. [S.l.]: Delacorte Press, 1983.

HITLER, A. **Mein Kampf**. Tradução de R. Manheim. Boston: Houghton Mifflin, 1943.

GILROY, P. Driving while black. In: MILLER, Daniel (ed.). *Car Cultures*. New York/Oxford: Berg, 2001, p. 81-104 | Paul Gilroy

hooks, b. **Wounds of Passion**. London: The Women's Press, 1998.

KAY, J. H. **Asphalt Nation: How the Automobile Took Over America, and How We Can Take It Back**. Berkeley: University of California Press, 1997.

LAFEBER, W. **Michael Jordan and the New Global Capitalism**. New York: Norton, 1999.

LHAMON, W. T. **Deliberate Speed: The Origins of a Cultural Style in the American 1950s**. Washington, DC: Smithsonian Institution Press, 1990.

MCSHANE, C. **Down the Asphalt Path: The Automobile and the American City**. New York: Columbia University Press, 1994.

MEIER, A.; RUDWICK, E. **Black Detroit and the Rise of the UAW**. New York: Oxford University Press, 1979.

MOLNAR, V.; LAMONT, M. Social categorization and group identification: how African-Americans shape their collective identity through consumption. In: Green, K. et al. **Interdisciplinary Approaches to Demand and Its Role in Innovation**. Manchester: Manchester University Press, 2002.

NADIS, S.; MACKENZIE, J. **Car Trouble**. Boston: Beacon, 1993.

NYE, D. E. **Consuming Power: A Social History of American Energies**. Cambridge, Mass.: MIT Press, 1998.

RELIC, P. Big Black Truck: buckle up for an expedition in Montell Jordan's jiggmobile. **Vibe**, June/July, p. 117, 1988.

ROBERTS, R. **Papa Jack: Jack Johnson and the Era of White Hopes**. London: Robson, 1983.

ROSE, D. **Black American Street Life: South Philadelphia 1969-1971**. Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 1987.

ROSS, K. **Fast Cars, Clean Bodies: Decolonization and the Reordering of French Culture**. Cambridge, Mass.: MIT Press, 1995.

SILVERSTEIN, K. Ford and the Führer: new documents reveal close ties between Dearborn and the Nazis. **The Nation**, v. 270, n. 3, p. 11-18, 2000.

SMITH, S. E. **Dancing in the Street: Motown and the Cultural Politics of Detroit**. Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1999.

SMITH, T. **Making the Modern: Industry, Art and Design in America**. Chicago: University of Chicago Press, 1993.

STRASSER, S. **Waste and Want: A Social History of Trash**. New York: Metropolitan Books, 1999.

The Source. June, 1988.

GILROY, P. Driving while black. In: MILLER, Daniel (ed.). Car Cultures. New York/Oxford: Berg, 2001, p. 81-104
| Paul Gilroy

The Source. June, 1999.